



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bern, 3. Februar 2021

# **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

**Erläuternder Bericht  
zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

# Vorentwurf und erläuternder Bericht zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

## Übersicht

*Mit dieser Vorlage soll eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone, Städte oder Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, die eine Abgabepflicht vorsehen, durchführen können. Mit solchen Projekten sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.*

### Ausgangslage

Prognosen rechnen auch in Zukunft mit einem Verkehrswachstum, so dass die vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen nicht immer und überall ausreichen werden, um die Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Bund, Kantone, Gemeinden sowie Transportunternehmen wenden zwar vielfältige Massnahmen an, um auch in Zukunft die Mobilität sicher zu stellen (z.B. Verkehrsmanagement, Ausbau) doch viele dieser Massnahmen stossen an ihre Grenzen. Eine Massnahme zur Behebung von Verkehrsproblemen beziehungsweise -überlastungen blieb bisher in der Schweiz weitgehend ungenutzt: Der Einsatz von ausdifferenzierten Preissystemen, beispielsweise in Form von zeitlich oder örtlich unterschiedlicher Mobilitätsabgaben (als Abkehr von Einheits- oder Pauschalтарifen), die eine Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitätsverhaltens und damit letztendlich eine gezielte Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrskapazitäten ermöglichen.

Eine solche differenzierte Bepreisung im Verkehrs- und Mobilitätsbereich war zwar vielfach Gegenstand von theoretischen Untersuchungen, wurde jedoch bisher nicht in die Praxis übertragen. Nachdem der Bundesrat im Jahr 2016 seine Vorstellungen zu Mobility-Pricing in einem Konzeptbericht dargelegt hat, folgte basierend auf diesen Konzeptbericht eine theoretische Wirkungsanalyse anhand eines Verkehrsmodells am Beispiel der Region Zug. Diese Studie hat frühere Studien darin bestätigt, dass Preisdifferenzierungen im Verkehr ihre gewünschte Wirkung entfalten und damit einen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen wie beispielsweise Verkehrsüberlastungen, leisten können.

Dass die Anwendung von Mobility-Pricing bisher in der Praxis weitgehend unterblieb, hat mehrere Gründe.

- *Fehlende Systeme, die zur räumlichen und zeitlichen Steuerung geeignet sind: Im Strassenverkehr existiert zwar auf Bundesebene mit der Mineralölsteuer ein sehr effizientes und effektives System zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Dieses System ist jedoch nicht dazu geeignet, um zum Beispiel die Verkehrsnachfrage räumlich oder zeitlich zu beeinflussen und zu steuern.*
- *Fehlende rechtliche Grundlagen: Die bestehenden rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene erlauben zudem zurzeit keine Abgaben, die eine gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage ermöglichen würden.*
- *Fehlende technische Möglichkeiten: Im öffentlichen Verkehr waren bis vor Kurzem die technischen Möglichkeiten beschränkt, um ausgeprägte Tarifiedifferenzierungen einzusetzen. Erst mit der zunehmenden Digitalisierung ergeben sich neue Möglichkeiten, wobei auch hier die aktuellen und historisch gewachsenen Tarifsysteme neuen Lösungsansätzen Grenzen setzen.*
- *Fehlender Handlungsspielraum: Die Ausgestaltung und Festlegung der Tarife im öffentlichen Verkehr fällt in die Zuständigkeit der Transportunternehmen. Die öffentliche Hand hat heute diesbezüglich nur einen geringen Einfluss.*

Verkehrsüberlastungen und -probleme entstehen vor allem in Agglomerationen und urbanen Räumen, wo sich die verschiedenen Netzelemente im Strassenbereich (Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen) und Netze des öffentlichen Verkehrs (Fern-, Regional- und Ortsverkehr) überlagern. Insofern sind die Kapazitätsüberlastungen im Verkehrsnetz nicht nur eine Bundesfrage, sondern insbesondere auch eine zentrale Herausforderung für Kantone und Gemeinden. Der Bund ist heute strassenseitig nur für das Nationalstrassennetz verantwortlich und im öffentlichen Verkehr sind die Transportunternehmen für die Festlegung der Tarife zuständig. Insofern ist der Handlungsspielraum des Bundes eingeschränkt, um ein Mobility-Pricing alleine weiter voran zu treiben. Vielmehr braucht es hier ein gemeinsames Vorgehen von Bund, Kantonen, Gemeinden, Transportunternehmen und Tarifverbänden. Eine Umfrage im Frühjahr 2020 bei den Kantonen und Städten hat gezeigt, dass ein Interesse an der Durchführung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing besteht.

### Inhalt der Vorlage

Bei dieser Ausgangssituation bietet sich ein «bottom-up-Ansatz» an, um den Einsatz von Mobility-Pricing zu testen. Die Kantone, Städte und Gemeinden sind die Initianten für Pilotprojekte und führen diese durch; der Bund übernimmt die Rolle des «Enablers», indem er die geeigneten Rahmenbedingungen für die Kantone, Städte und Gemeinden schafft.

Mit der Vorlage sollen in zweierlei Hinsicht neue Rechtsgrundlagen geschaffen werden: Erstens soll den Kantonen, Städten oder Gemeinden (Trägerschaften) ermöglicht werden, Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchzuführen, die eine Abgabepflicht vorsehen. Das vorgeschlagene, auf zehn Jahre befristete Bundesgesetz schafft die Grundlage für die probeweise Anwendung von neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr. Zweitens soll auch die notwendige rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit der Bund Pilotprojekte in begrenztem Umfang finanziell unterstützen kann. Mit solchen Projekten können auf empirischem Weg insbesondere neue Erkenntnisse über die Reaktion der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf differenzierte Preise oder über die Einstellung und Akzeptanz zu Mobility-Pricing erworben werden. Diese Erkenntnisse dienen letztlich dazu, dem Gesetzgeber auf allen drei Staatsebenen entscheidende Informationsgrundlagen zu liefern, um bei Bedarf definitive Regelungen auszugestalten.

Der vorliegende Vorschlag unterscheidet zwei Arten von Pilotprojekten.

- *Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer: Diese Projekte stehen im Vordergrund der Vorlage. Es handelt sich dabei um Pilotprojekte der öffentlichen Hand bzw. der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, bei denen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht frei entscheiden können, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Sofern die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im entsprechenden Projektperimeter unterwegs sind, ist gemäss den Regelungen des Pilotprojekts eine Abgabe zu entrichten. Eine solche verbindliche*

*Teilnahme der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an einem Pilotprojekt bedingt ein (befristetes) Bundesgesetz, weil insbesondere im motorisierten Individualverkehr gemäss Bundesverfassung die Benützung öffentlicher Strassen heute gebührenfrei ist. Zusätzlich ist vorgesehen, dass solche Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden können, da die gewonnenen Erkenntnisse auch von gesamtschweizerischem Interesse sind.*

- *Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme: Bei diesen Projekten können die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer frei darüber entscheiden, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Solche Pilotprojekte wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Im Rahmen dieser Vorlage soll jedoch ermöglicht werden, dass eine begrenzte Anzahl solcher Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden kann. Diesbezüglich geht es nicht nur um eine Beteiligung an den operativen Kosten (Planung, Durchführung, Evaluation), sondern auch um den allfälligen Einsatz von finanziellen Anreizen (als Pendant/Ersatz für differenzierte Preise) für die Projektteilnehmerinnen und -teilnehmer (Bonus/Malus-Systeme), der die Kosten von normalen Projekten sprengt.*

*Die Umsetzung der Pilotprojekte obliegt den Kantonen, Städten oder Gemeinden bzw. bei Projekten mit freiwilliger Teilnahme auch privaten Organisationen. Der Gesetzesentwurf ist deshalb so ausgestaltet, dass dieser lediglich die Rahmenbedingungen, jedoch nicht die konkrete inhaltliche Ausgestaltung der Pilotprojekte regelt. Diesbezüglich sollen die Trägerschaften, welche die Projekte durchführen, möglichst frei sein, um auf die jeweilige Verkehrssituation möglichst adäquat und bedürfnisgerecht eingehen zu können. Dies soll zudem auch verschiedenartige Pilotprojekte und damit einen möglichst breiten Erkenntnisgewinn erlauben.*

*Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht sind vom Kanton zu bewilligen, auf dessen Gebiet das Projekt durchgeführt wird. Vor Erteilung der Bewilligung hat der Kanton die Genehmigung des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) einzuholen. Dieses gewährt zudem die Bundesbeiträge sowohl für Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht als auch an diejenigen mit freiwilliger Teilnahme mittels eines Vertrages im Sinne des Subventionsgesetzes. Beide Arten von Pilotprojekten sollen durch das UVEK zahlenmässig beschränkt werden. Mit einem Evaluationsbericht sind die Projektergebnisse dem UVEK zur Kenntnis zu bringen.*

# Vorentwurf und erläuternder Bericht zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

## 1 Grundzüge der Vorlage

### 1.1 Ausgangslage

Bis 2040 ist gemäss Prognosen<sup>1</sup> eine Zunahme im Personenverkehr um 25% und im Güterverkehr um 37% zu erwarten. Insbesondere die dicht besiedelten urbanen Räume, in denen über 80% der Schweizer Bevölkerung leben und wo die Hauptwirtschaftsleistung der Schweiz erbracht wird, sind von der stetigen Verkehrszunahme betroffen. Das prognostizierte Verkehrswachstum führt in den Agglomerationen und Städten sowie auf den Hauptachsen zwischen den grossen Ballungsräumen dazu, dass die Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastrukturen überschritten werden. Die Überlastungen im Verkehrssystem führen zu Stau, längeren Reisezeiten sowie Komforteinbussen für die Reisenden. Die Verkehrsüberlastungen treten tageszeitlich unterschiedlich, häufig aber zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend auf.

Bund, Kantone, Gemeinden sowie die Transportunternehmen wenden bereits vielfältige Massnahmen an, um auch in Zukunft die Mobilität der Bevölkerung sicher zu stellen. Viele dieser Massnahmen stossen jedoch an ihre Grenzen, weil der Platz für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beschränkt ist und das gesamte Verkehrsvolumen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung immer weiter zunimmt. Eine Massnahme zur Behebung von Verkehrsproblemen bzw. -überlastungen blieb bisher in der Schweiz weitgehend ungenutzt: der Einsatz von ausdifferenzierten Preissystemen, beispielsweise in Form von zeitlich und örtlich unterschiedlicher Mobilitätsabgaben (als Abkehr von Einheits- oder Pauschalтарifen), die eine Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und damit eine gezielte Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrskapazitäten ermöglichen.

Eine differenzierte Bepreisung im Verkehrs- und Mobilitätsbereich war zwar vielfach Gegenstand von theoretischen Untersuchungen<sup>2</sup>, jedoch wurde diese bisher nicht in die Praxis übertragen. Eine Ausnahme bildet die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe<sup>3</sup> (LSVA). Nachdem der Bundesrat im Jahr 2016 seine Vorstellungen zu Mobility-Pricing in einem Konzeptbericht<sup>4</sup> dargelegt hat, folgte basierend auf diesen Konzeptbericht auf der Grundlage eines Verkehrsmodells eine theoretische Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug<sup>5</sup>. Diese Studie hat, wie frühere Studien auch, ergeben, dass Preisdifferenzierungen im Verkehr ihre gewünschte Wirkung entfalten und damit einen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen leisten können.

Dass die Anwendung von Mobility-Pricing bisher in der Praxis weitgehend unterblieb, hat mehrere Gründe.

- Fehlende Systeme, die zur räumlichen und zeitlichen Steuerung geeignet sind: Im Strassenverkehr besteht auf Bundesebene mit der Mineralölsteuer zwar ein sehr effizientes und effektives System zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, dieses System ist jedoch nicht dazu geeignet, die Verkehrsnachfrage räumlich oder zeitlich zu beeinflussen und zu steuern.
- Fehlende rechtliche Grundlagen: Die bestehenden rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene erlauben zudem zurzeit keine Abgaben, die eine gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage ermöglichen würden.
- Fehlende technische Möglichkeiten: Im öffentlichen Verkehr waren bis vor Kurzem die technischen Möglichkeiten beschränkt, um ausgeprägte Tariffdifferenzierungen einzusetzen. Erst mit der zunehmenden Digitalisierung ergeben sich neue Möglichkeiten, wobei auch hier die aktuellen und historisch gewachsenen Tarifsysteme neuen Lösungsansätzen Grenzen setzen.
- Fehlender Handlungsspielraum: Die Ausgestaltung und Festlegung der Tarife im öffentlichen Verkehr fällt in die Zuständigkeit der Transportunternehmen. Die öffentliche Hand hat diesbezüglich nur einen geringen Einfluss.

Der Einsatz von ausdifferenzierten Preissystemen im Verkehr ist somit in der Schweiz weitgehend Neuland. Eine schweizweite Umsetzung sowie endgültige Einführung von neuen Bepreisungsformen dürfte auf zwei Hauptschwierigkeiten stossen: (1) Es fehlen die Erfahrungen, wie genau, in welchem Umfang und in welcher Situation die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf verschieden differenzierte Preismodelle tatsächlich reagieren und somit welche verkehrlichen (und andere) Wirkungen tatsächlich eintreten. Damit fehlen auch Grundlagen, wie ein neues System ausgestaltet und allenfalls optimiert werden müsste, um die vorgesehenen Ziele zu erreichen. (2) Weil Neuland, fehlt auch das Verständnis und die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung. Die Betroffenen selbst haben keine eigenen konkreten (positiven) Erfahrungen mit Mobility-Pricing und können sich damit auch noch kein Urteil über die Vor- und Nachteile des neuen Systems bilden. Die bereits bekannten Anwendungen im Ausland sind dabei wenig hilfreich, da dort andere Verkehrsverhältnisse als in der Schweiz vorherrschen. Die Aussagekraft der ausländischen Systeme ist daher entsprechend beschränkt. Erkenntnisse und Erfahrungen können daher nur mit punktuellen (d.h. örtlich begrenzt) und befristeten Pilotprojekten gesammelt werden. Diese sind entsprechend reversibel: wenn es nicht funktioniert, können entweder Anpassungen erfolgen oder es kann ins alte System zurückgewechselt werden.

Verkehrsüberlastungen und -probleme entstehen vor allem in Agglomerationen und urbanen Räumen, wo sich die verschiedenen Netzelemente im Strassenbereich (Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen) und Netze des öffentlichen Verkehrs (Fern-, Regional- und Ortsverkehr) überlagern. Insofern betreffen die Kapazitätsüberlastungen im Verkehrsnetz nicht nur den Bund, sondern in erster Linie auch die Kantone und Gemeinden. Der Bund ist heute strassenseitig nur für das Nationalstrassennetz zuständig und im öffentlichen Verkehr sind die Transportunternehmen für die Festlegung der Tarife verantwortlich. Insofern ist der Handlungsspielraum des Bundes eingeschränkt, um ein Mobility-Pricing alleine weiter voran zu treiben. Vielmehr braucht es ein gemeinsames Vorgehen von Bund, Kantonen, Gemeinden, Transportunternehmen und Tarifverbänden. Eine Umfrage im Frühjahr 2020 bei den Kantonen und Städten hat gezeigt, dass ein Interesse an der Durchführung von Pilotprojekten besteht. Bei dieser Ausgangssituation

<sup>1</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040, 2016

<sup>2</sup> Zum Beispiel: UVEK/ASTRA, Mobility Pricing, Synthesebericht, Forschungsauftrag VSS 2005/910 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), Oktober 2007; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Themen > Mobility Pricing.

<sup>3</sup> Mit den unterschiedlichen Tariffhöhen für die verschiedenen Abgabekategorien soll ein finanzieller Anreiz bestehen, Fahrzeuge zu verwenden, die möglichst geringe Emissionen ausweisen.

<sup>4</sup> Der Bundesrat, Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, Juni 2016; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Themen > Mobility Pricing.

<sup>5</sup> UVEK, Mobility Pricing, Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug sowie Abklärungen zu technischer Machbarkeit und Datenschutz, Bericht an den Bundesrat, Dezember 2019 sowie Infras, Transol, Transoptima, Ecoplan, Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, April 2019; [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Themen > Mobility Pricing.

bietet sich ein «bottom-up-Ansatz» an, um den Einsatz von Mobility-Pricing zu testen. Die Kantone und Gemeinden sind die Initianten für Pilotprojekte und führen diese durch; der Bund übernimmt die Rolle des «Enablers», indem er die geeigneten Rahmenbedingungen für die Kantone und Gemeinden schafft.

## 1.2 Die beantragte Neuregelung

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf will der Bund den Kantonen, Städten und Gemeinden ermöglichen, Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, welche eine Abgabepflicht vorsehen, durchzuführen. Das vorgeschlagene Gesetz bildet die rechtliche Grundlage für die temporäre Anwendung von neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, dass der Bund Pilotprojekte finanziell unterstützen kann.

Mit Pilotprojekten können neue Erkenntnisse auf empirischem Weg (Erfahrung, Beobachtung) erworben werden. Im Falle von Mobility-Pricing können dies folgende Aspekte sein:

- Reaktion der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf differenzierte Preise.
- Einstellung und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu Mobility-Pricing und die damit verbundenen Massnahmen, um eine positive Einstellung zu erreichen.
- Analyse der Wirkungen von Mobility-Pricing hinsichtlich Verkehr, soziale und räumliche Verteilung, Umwelt, Wirtschaft etc.
- Wirkungen unterschiedlicher Ansätze von Mobility-Pricing.

Pilotprojekte können zudem die konkrete und durch die Bevölkerung direkt erfahrbare Ausgestaltung von Mobility-Pricing aufzeigen und demonstrieren, dass ein solches System funktioniert und die damit verfolgten Ziele erreicht werden können. Mit Pilotprojekten können zudem die positiven Aspekte von Mobility-Pricing besser veranschaulicht werden und die Bevölkerung kann sich aufgrund der konkreten Erfahrungen besser ein Urteil über die Vor- und Nachteile des Systems bilden. Für die Projektphase soll der Bund die Rahmenbedingungen festlegen.

Für die Pilotprojekte gelten folgende Vorgaben:

- Die Anzahl der Projekte ist begrenzt.
- Die Projekte sind zeitlich befristet; es ist keine definitive Einführung von Mobility-Pricing. Entsprechend ist auch das Gesetz zur Durchführung von Pilotprojekten zeitlich befristet.
- Die Projekte sind lokal begrenzt.
- Die Projekte sind reversibel, es werden keine irreversiblen Rechts- und Sachlagen geschaffen.
- Die Pilotprojekte sollen zweckmässig ausgestaltet sein; sie müssen folglich geeignet sein, dem Gesetzgeber für eine allfalls definitive Regelung die entscheidenden Informationsgrundlagen zu liefern. Dies bedingt, dass die Projekte methodisch und wissenschaftlich einwandfrei abgestützt sind. Dazu gehört auch, dass die Pilotprojekte realitätsnah gestaltet werden.
- Die Projekte sind objektiv und nach gängigen Evaluationsmethoden- und -standards auszuwerten.
- Die Risiken und der Aufwand für die Durchführung von Pilotprojekten müssen angesichts der erhofften Erkenntnisse verhältnismässig sein.

Der vorgeschlagene Gesetzesentwurf unterscheidet generell zwischen zwei Arten von Pilotprojekten: (1) Projekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und (2) Projekte mit einer freiwilligen Teilnahme.

(1) Bei den hier im Vordergrund stehenden Pilotprojekten handelt es sich um solche der öffentlichen Hand bzw. der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, bei denen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht frei entscheiden können, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Sofern die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im entsprechenden Projektperimeter unterwegs sind, ist gemäss den im Projekt festgelegten Regelungen eine Abgabe zu entrichten. Eine solche verpflichtende Teilnahme der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an einem Pilotprojekt bedingt ein (befristetes) Bundesgesetz, weil insbesondere im Bereich des motorisierten Individualverkehrs gemäss Bundesverfassung die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist (siehe auch Ausführungen zur rechtlichen Ausgangslage unter Ziffer 5).

(2) Bei diesen Projekten können die Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer frei darüber entscheiden, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Pilotprojekte mit freiwilligen Teilnahme wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Mit der Vorlage soll jedoch ermöglicht werden, dass eine begrenzte Anzahl solcher Pilotprojekte vom Bund finanziell unterstützt werden kann. Diesbezüglich geht es nicht nur um eine Beteiligung an den operativen Kosten (Planung, Durchführung, Evaluation), sondern auch um den allfälligen Einsatz von finanziellen Anreizen (als Pendant/Ersatz für differenzierte Preise) für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (im Sinne von Bonus/Malus-Systemen).

Bei der Durchführung von Pilotprojekten mit Abgabepflicht fallen bei der Erhebung von benützungsabhängigen Abgaben Einnahmen an. Diese Einnahmen sollen in erster Linie zur Deckung der mit der Abgabenerhebung verbundenen Investitions- und Betriebskosten des jeweiligen Erhebungssystems verwendet werden. Diese Kosten, aber auch die zu erwartenden Einnahmen, fallen je nach Situation und Ausgestaltung des Pilotprojekts unterschiedlich aus. Nettoeinnahmen (Bruttoeinnahmen minus Investitions- und Betriebskosten) können von der Trägerschaft, welche das Pilotprojekt durchführt, zweckgebunden für Belange des Verkehrs verwendet beziehungsweise im Verkehrssektor eingesetzt werden. Diese Pilotprojekte sollten somit derart ausgestaltet werden, dass die zu erwartenden Kosten mindestens durch die Einnahmen gedeckt werden können. Hierbei kann die Projektdauer einen gewissen Einfluss haben, indem mit längerer Projektdauer auch die Gesamteinnahmen höher ausfallen und somit die Investitionskosten leichter amortisiert werden können. Der Ausgestaltung der Pilotprojekte sind demzufolge kostenseitig gewisse Grenzen gesetzt, indem die Projektkosten verhältnismässig sein müssen. Dabei muss einerseits berücksichtigt werden, dass es sich nur um ein temporäres Projekt handelt, ohne die Möglichkeit auf eine Weiterführung. Andererseits müssen die Kosten in geringerem Masse als die Einnahmen anfallen. Grundsätzlich steht es dem durchführenden Gemeinwesen aber frei, allfällige Defizite über andere Finanzierungsquellen zu decken.

Da die Erkenntnisse aus der Auswertung der Pilotprojekte auch von gesamtschweizerischem Interesse sind, soll der Bund für die

Projektierung, die Evaluation und die Erstellung eines Evaluationsberichts einen finanziellen Beitrag im Umfang von bis zu zwei Millionen Franken pro Pilotprojekt leisten können.

Unter gewissen Umständen kann es auch sinnvoll sein, dass für spezifische Aspekte und Fragestellungen Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durchgeführt werden. Dies beispielweise dann, wenn die Reaktion der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf unterschiedliche Preise untersucht werden soll. Naturgemäss fallen bei solchen Projekten keine Einnahmen an, die zur Deckung der Projektkosten dienen könnten. Eine freiwillige Teilnahme dürfte für viele Personen nur dann in Frage kommen, wenn sie dafür belohnt werden. Falls ein Bedarf für solche Pilotprojekte besteht, ist vorgesehen, dass der Bund auch hier Bundesbeiträge leisten kann. Diesbezüglich sind aber sowohl die Anzahl der Pilotprojekte, als auch die Höhe des jeweiligen Bundesbeitrages begrenzt.

### **Die beantragte Neuregelung im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen und den regionalen Tarifverbänden. Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs stehen eine Vielzahl von unterschiedlichen Tarifen zur Verfügung. Neben den regionalen, in der Regel auf Zonen basierende Tarifstrukturen, gibt es eine kilometerabhängige nationale Tarifstruktur für Einzelfahrten. Zudem gibt es Pauschalfahrausweise wie das Generalabonnement, Verbundfahrausweise und Tageskarten. Die Reisenden haben heute die Pflicht, den vom Transportunternehmen definierten Tarif zu bezahlen.

Um Mobility-Pricing im öffentlichen Verkehr umzusetzen, müssen die Gesamtkosten pro Fahrt beeinflusst werden können. Falls dies nicht im Rahmen der Tarifhoheit der Unternehmen erfolgen kann, müssen die Transportunternehmen versuchsweise verpflichtet werden können, die Mobility-Pricing-Abgabe bei den Reisenden zu erheben und an die Trägerschaft der Pilotprojekte weiterzuleiten. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Abgabe nicht durch anderweitige Tarifmassnahmen kompensiert wird. Gleichzeitig müssen die Reisenden verpflichtet werden, die Abgabe zu bezahlen. Zu regeln ist auch der Datenschutz. Hier soll auch während einem Pilotprojekt mit Mobility-Pricing die Möglichkeit beibehalten werden, die Abgabe anonym mit einem unpersönlichen Fahrausweis zu begleichen.

### **1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung**

Pilotprojekte sind ein probates Mittel, um neue Erkenntnisse zu gewinnen, ein neues Instrument auf seine Tauglichkeit hin zu testen oder um der Bevölkerung aufzuzeigen, dass ein neues Instrument seine beabsichtigte Wirkung erzielen kann. Sie zeigen auch auf, wo vor einer möglichen definitiven Einführung allenfalls Optimierungs- und Anpassungsbedarf besteht. Mit lokalen und zeitlich begrenzten Pilotprojekten, welche vor einer allgemeinen und flächendeckenden Einführung eines Instruments stehen, können somit Risiken von möglichen Fehlentwicklungen verringert und damit auch Kosten reduziert werden.

Die gewählte Lösung, mit der die Kantone, Städte oder Gemeinden für die Durchführung der Pilotprojekte zuständig sind, erlaubt die Entwicklung von lokal und regional angepassten Lösungen, welche der jeweiligen Situation und den Bedürfnissen gerecht werden können. Der Bund tritt dabei nur subsidiär in Erscheinung, indem er mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf die rechtliche Grundlage schafft, so dass Kantone, Städte oder Gemeinden neue Bepreisungsformen im Verkehr erproben können. Das Gesetz zieht für Kantone sowie Städte und Gemeinden keine direkte Verpflichtung nach sich; die Durchführung von Pilotprojekten ist für sie freiwillig.

Die vorgesehenen Bundesbeiträge an Pilotprojekte sind, verglichen mit den jährlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Verkehr, äusserst gering und sind auch als Beitrag zu verstehen, um nach innovativen Lösungen zu suchen beziehungsweise diese überhaupt zu ermöglichen.

Der gewählte Weg über die Einführung eines befristeten Bundesgesetzes für Pilotprojekte ermöglicht die Einhaltung des demokratischen Prozesses, indem erstens das Parlament dazu Stellung nehmen und darüber entscheiden kann und zweitens ein fakultatives Referendum möglich ist. Eine definitive Aufhebung der Gebührenfreiheit im Strassenverkehr wäre aber nach wie vor nur über eine Änderung der Bundesverfassung möglich. Auf eine direkte Änderung der Bundesverfassung wurde verzichtet, weil, wie eingangs erläutert, zuerst Erfahrungen gesammelt werden sollen, die Hinweise für eine Ausgestaltung einer künftigen Lösung geben sollen. Es soll deshalb keine Lösung auf Vorrat auf Verfassungsstufe geschaffen werden, ohne einen konkreten Umsetzungsvorschlag zu präsentieren.

### **1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen**

Die öffentliche Hand wendet heute jährlich über 16 Milliarden Franken für den Landverkehr auf, ein Grossteil davon für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, um auch in Zukunft die Leistungsfähigkeit sicher zu stellen. Wie eingangs erläutert, stösst der Ausbau mittlerweile aber an Grenzen. Es sind deshalb auch alternative Lösungen zu prüfen. Neue Lösungen könnten erstens einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten und zweitens teilweise oder ganz den kostspieligen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen ersetzen. Angesichts der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen und der Verkehrssysteme sowie der jährlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Verkehr ist der Aufwand für Pilotprojekte zur Prüfung alternativer Lösungsansätze vertretbar.

### **1.5 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht**

Im europäischen Ausland sind Systeme zur Lenkung des Verkehrs über nutzungsabhängige Gebühren bereits seit einiger Zeit in Betrieb (z. B. London, Stockholm). Während diese Systeme ausschliesslich die Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs zum Inhalt haben (sog. Road Pricing), wird mit Mobility-Pricing auch der öffentliche Verkehr zeit- und nutzungsabhängig bepreist. Insofern existiert im europäischen Recht, soweit bekannt, keine Gesetzgebung, die vergleichsweise beigezogen werden kann. Hinzu kommt, dass die vorgeschlagene Rechtsgrundlage einzig Pilotprojekte über einen beschränkten Zeitraum möglich machen und in der Folge nur zeitlich befristet gelten soll.

## 1.6 Umsetzung

Die Umsetzung der Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht obliegt den Kantonen, Städten und den Gemeinden, welche als Trägerschaften fungieren. Die Kantone bewilligen die Pilotprojekte, wobei vorgängig die Genehmigung des UVEK einzuholen ist.

Bei Projekten mit freiwilliger Teilnahme ist die durchführende Trägerschaft oder Organisation für die Umsetzung zuständig. Leistet der Bund finanzielle Beiträge zur Durchführung der Pilotprojekte, so schliesst das UVEK einen Subventionsvertrag mit dem Beitragsempfänger ab.

## 1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Die hängige parlamentarische Initiative Grossen (19.488) fordert die Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility-Pricing (Schiene und Strasse). Dabei sollen die Preise der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und der damit verbundenen Dienstleistungen entsprechen und so festgesetzt werden, dass in Abhängigkeit von der Tageszeit Anreize zur Vermeidung von Stau und von Überlastungen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Gleichzeitig sollen auch Sonderfaktoren berücksichtigt werden können, dazu gehören beispielsweise der Ausbaustandard von Schiene und Strasse, das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Wohnregion, die Umweltbilanz des Verkehrsträgers, die Rücksichtnahme auf Geringverdienende. Der Vorstoss wurde am 25. September 2019 eingereicht und am 16. Dezember 2020 zurückgezogen.

## 2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

### Art. 1 Gegenstand

Nach heutigem Recht sind Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, die mit einer Abgabepflicht verbunden sind, nicht möglich. Im Bereich der öffentlichen Strassen ist der Grundsatz der gebührenfreien Benützung bereits auf Verfassungsstufe verankert (Art. 82 Abs. 3 BV). Ausnahmen dazu kann im Einzelfall nur die Bundesversammlung bewilligen (zur Verfassungsmässigkeit der vorgeschlagenen Lösung vgl. Ziff. 5.1). Zudem kommt heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs weder dem Bund noch den Kantonen oder Gemeinden die Kompetenz zu, in die Tarifgestaltung der Transportunternehmen einzugreifen und diese zu verpflichten eine zusätzliche Mobilitätsabgabe zu erheben. Mit dem vorgeschlagenen befristeten Bundesgesetz soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden, dass interessierte Kantone und Gemeinden solche Pilotprojekte lokal begrenzt während einer befristeten Zeit durchführen können. Angesichts der Bestrebungen in diversen Städten und Agglomerationen, den Verkehrsproblemen, den umweltschädigenden Folgen des Verkehrs und den finanziellen Belastungen durch die Verkehrsinfrastruktur mit neuen Systemen entgegenzuwirken, ist bundesseitig festzulegen, in welchem Rahmen Pilotprojekte mit neuartigen Abgabeformen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens allenfalls durchgeführt werden könnten und wie sich der Bund finanziell an den Aufwendungen für die Realisierung beteiligen kann.

### Art. 2 Zweck der Pilotprojekte

Mit den Pilotprojekten sollen wichtige Erkenntnisse über die Wirkung von Preisen und somit auch Aussagen zur Steuerung der Nachfrage über Preissignale, beispielsweise mit dem Ziel einer optimalen Auslastung der bestehenden Strassen- und Bahninfrastruktur, gewonnen werden. Ziel von Mobility-Pricing ist es insbesondere, mittels Verhaltenssteuerung der Nutzerinnen und Nutzer die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen effizienter zu nutzen. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs können dadurch beispielsweise Stauzeiten und im Bereich des öffentlichen Verkehrs Überlastungen oder Verspätungen verringert oder gar vermieden werden. Entsprechend sollen die Pilotprojekte auch Erkenntnisse zu allfälligen (volks-)wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen liefern. Obwohl Mobility-Pricing nicht prioritär als Umweltschutzmassnahme konzipiert ist, sind auch die ökologischen Auswirkungen nicht ausser Acht zu lassen. So können die mit Mobility-Pricing einhergehenden Verhaltensänderungen durchaus auch positive Auswirkungen auf die Umwelt haben. Insbesondere führen Stauvermindierungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs erfahrungsgemäss zu signifikanten Verbesserungen der Luftqualität und zur Verminderung von Lärmimmissionen. Pilotprojekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs können zu einem Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr führen, was die vorerwähnten positiven Umweltauswirkungen noch verstärken kann.

### Art. 3 Arten von Pilotprojekten

*Absatz 1:* Um eine möglichst grosse Flexibilität zu erreichen, sollen Pilotprojekte entweder nur für einen Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr oder öffentlicher Verkehr) oder für beide Verkehrsträger zusammen (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) möglich sein.

*Absatz 2:* Die Vorlage unterscheidet zwischen Pilotprojekten, bei denen die Trägerschaft die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbindlich zu einer Abgabe verpflichten kann und Pilotprojekten, bei denen eine Teilnahme auf freiwilliger Basis erfolgt.

*Absatz 3:* Bei den Projekten mit einer Abgabepflicht, welche in der Vorlage im Vordergrund stehen, handelt es sich um solche der öffentlichen Hand bzw. der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, bei denen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht frei entscheiden können, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Sofern die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im entsprechenden Projektperimeter unterwegs sind, ist gemäss den im Projekt festgelegten Regelungen eine Abgabe zu entrichten.

*Absatz 4:* Bei Projekten mit freiwilliger Teilnahme können die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer frei darüber entscheiden, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Die Ausgestaltung dieser Projektart orientiert sich dabei an Experimenten aus der Verhaltensökonomie, wo die individuellen Entscheidungen u.a. anhand von Simulationen, welche die Alltagssituation sowie das zu untersuchende Instrument (also vorliegend Mobility-Pricing) möglichst gut widerspiegeln, untersucht werden. Im Vordergrund dieser Projektart steht folglich die individuelle Reaktion der Versuchsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf finanzielle Anreize. Häufig werden solche Experimente so gestaltet, dass sie vergleichbare Anreize wie im Alltag schaffen und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgrund ihrer Entscheide auch finanzielle Auswirkungen spüren. Dabei kommt der Einsatz von echtem Geld zur Anwendung, indem dieses vorgängig an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilt wird und sich dieses Guthaben je nach gefällten Entscheiden verändert. Der Vorteil dieser Projektart ist, dass solche Projekte im Gegensatz zu Pilotprojekten mit einer Abgabepflicht, mit bedeutend kleineren Gruppen und mit verschiedenen Untersuchungsdesigns gleichzeitig durchgeführt werden können.

Je nach Ausgangslage und Fragestellung kann es angezeigt sein, Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme und mit einer geringeren Anzahl von Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchzuführen, als dies bei Pilotprojekten mit Abgabepflicht der Fall ist. Solche Pilotprojekte haben eher experimentellen Charakter hinsichtlich der Verhaltensreaktionen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Direkte verkehrliche und weitere Auswirkungen lassen sich damit jedoch nicht beobachten oder eruieren, da die Teilnehmergruppe nur einen sehr kleinen Teil der Grundgesamtheit darstellt. Sie liefern jedoch Erkenntnisse über die Preissensitivitäten der Mobilitäts-teilnehmerinnen und -teilnehmer und sie können aufzeigen, welche Gruppen mit welchen Merkmalen, in welcher Situation, in welchem Ausmass auf Preisdifferenzierungen reagieren. Mit diesen Erkenntnissen können u.a. anhand von Verkehrsmodellen die verkehrlichen Auswirkungen präziser errechnet werden.

Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Mit der Vorlage soll jedoch ermöglicht werden, dass eine begrenzte Anzahl solcher Pilotprojekte vom Bund finanziell unterstützt werden kann.

#### *Art. 4 Trägerschaften*

Die Trägerschaft der Pilotprojekte zu Mobility-Pricing mit einer Abgabepflicht für betroffene Bürgerinnen und Bürger, kann aus staatspolitischen Gründen nur durch die öffentliche Hand übernommen werden. In der Regel dürften Pilotprojekte von einem Kanton beziehungsweise einer Gemeinde alleine durchgeführt werden. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass sich ein Projekt auf das Gebiet von zwei oder mehreren Gemeinden oder Kantonen erstreckt. Dies dürfte insbesondere bei Pilotprojekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs der Fall sein.

#### *Art. 5 Perimeter und Dauer der Pilotprojekte*

*Absatz 1:* Durch die örtliche Begrenzung der Pilotprojekte wird sichergestellt, dass Mobility-Pricing-Abgaben nur dort erhoben werden, wo es aufgrund der vorherrschenden Situation auf der Strasse oder im öffentlichen Verkehr auch tatsächlich erforderlich ist.

*Absatz 2:* Die zeitliche Komponente für die Durchführung von Pilotprojekten ist vor allem von zwei Faktoren abhängig. Sie soll erstens aussagekräftige Daten liefern und damit ausreichende Erkenntnisse ermöglichen. Zweitens ist die Projektdauer so zu wählen, dass die Projektkosten möglichst gedeckt werden können. Eine maximale Projektdauer von vier Jahren scheint hier angemessen zu sein. Der Beginn eines Pilotprojekts kann innerhalb der Geltungsdauer dieses Gesetzes frei gewählt werden, die Projektdauer kann aber die Geltungsdauer des Gesetzes nicht überschreiten, ausser es würde zwischenzeitlich eine entsprechende Verfassungsgrundlage geschaffen.

#### *Art. 6 Geltungsbereich*

*Absatz 1:* Die Abgabe ist für das Benützen von öffentlichen Strassen innerhalb eines definierten Projektperimeters oder das Einfahren in diesen oder das Ausfahren aus diesem zu entrichten. Die Frage, ob die Fahrt innerhalb des Perimeters oder das Einfahren in den Perimeter bzw. das Ausfahren aus dem Perimeter die Abgabe auslöst, hängt von der Projektausgestaltung ab. Wesentlich ist, dass die Abgabepflicht durch die bestimmungsgemässe Nutzung von öffentlichen Strassen ausgelöst wird. Die Abgrenzung zur nicht pflichtigen Fahrbewegung auf einer Privatstrasse ist dabei nur teilweise an das Strasseneigentum geknüpft, indem Privatstrassen, die nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen, nach Artikel 1 Absatz 2 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (SR 714.11) ebenfalls als öffentliche Strassen gelten.

*Absatz 2:* Aufgrund der Tatsache, dass sich die vorherrschende Verkehrsproblematik auch auf Nationalstrassen erstreckt, ist es denkbar, dass auch diese bundeseigenen Strassenanlagen in den Projektperimeter einbezogen werden. Für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (Autobahnen und Autostrassen), wird bereits heute eine Abgabe erhoben (Vignette). Die Mobility-Pricing-Abgabe soll unabhängig davon und entsprechend zusätzlich erhoben werden. Dies aufgrund der unterschiedlichen Hintergründe der Abgaben. Während die Nationalstrassenabgabe zur Deckung der Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassenanlage zu verwenden ist, dient die Mobility-Pricing-Abgabe zur Steuerung der Verkehrsströme.

#### *Art. 7 Abgabeobjekt*

*Absatz 1:* Die Abgabenerhebung auf öffentlichen Strassen im Rahmen von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing, verfolgt als Hauptzweck die Verbesserung des Verkehrsflusses mittels Verkehrs- und Verhaltenssteuerung. Ausgerichtet auf diesen Zweck ergibt sich, welche Fahrzeuge der Abgabepflicht zu unterstellen sind. Es handelt sich dabei um die motorisierten Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Diese Fahrzeugkategorie macht in den potentiellen Projektperimetern den grössten Anteil des motorisierten Strassenverkehrs aus. Dementsprechend gross ist das Steuerungspotenzial bei einer Unterstellung dieser Fahrzeugkategorie unter die Abgabepflicht. Nicht der Abgabepflicht unterstellt werden dürfen sämtliche zur leistungsabhängigen oder pauschalen Schwerverkehrsabgabe (LSVA oder PSVA) verpflichteten Fahrzeugkategorien (Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht). Dies aus zwei Überlegungen. Zum einen machen diese Kategorien im innerstädtischen Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr nur einen marginalen Anteil aus, und zum andern könnten sich Probleme mit internationalen Vereinbarungen ergeben. So ist beispielsweise im Landverkehrsabkommen<sup>6</sup> mit der Europäischen Gemeinschaft die finanzielle Gesamtbelastung für eine Transitfahrt durch die Schweiz festgelegt. Mobility-Pricing-Abgaben müssten daher von der von diesen Fahrzeugen geschuldeten LSVA in Abzug gebracht werden, was technisch kaum praktikabel wäre.

*Absatz 2:* Der Erlass sieht zudem verschiedene Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen vor, die zwingend von der Abgabepflicht auszunehmen sind. Es handelt sich hier um Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes (Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, d.h. Polizei, Feuer-, Öl- und Chemiewehr, Ambulanzen, Zoll), der Armee und des Zivilschutzes. Auch Fahrzeuge, die von den diplomatischen und konsularischen Vertretungen und den internationalen Missionen verwendet werden (sei dies für Fahrzeuge, welche auf die Institution registriert sind oder auf die Personen, welche bei den diplomatischen und konsularischen Vertretungen oder den internationalen Missionen akkreditiert sind) sollen nicht der Abgabe unterstellt werden können (Bst. c). Diese Befreiungen von der Abgabepflicht sind in jedem Pilotprojekt zwingend.

*Absatz 3:* Den Trägerschaften soll die Freiheit eingeräumt werden, je nach Ausgestaltung des Pilotprojekts weitere Ausnahmen von der Abgabepflicht vorzusehen.

<sup>6</sup> Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72)

*Art. 8 Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe*

*Absatz 1:* Da die Mobility-Pricing-Abgabe nicht vom Bund selber erhoben wird, sind die Grundsätze wie der Kreis der Abgabepflichtigen sowie die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe im kantonalen Recht festzulegen.

*Absatz 2:* Massgeblich für die Festsetzung der Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe sind die spezifische Verkehrssituation beziehungsweise das zu lösende Verkehrsproblem. In der Folge kann der Bund im Rahmen dieses Gesetzes keine konkreten Angaben zur maximalen Höhe der Abgabe machen. Die Höhe der Abgabe ist entsprechend so festzulegen, dass die mit dem Projekt geplante Wirkung erreicht werden kann.

*Art. 9 Geltungsbereich und abgabepflichtige Personen*

*Absatz 1:* Die Erhebungspflicht knüpft an die Personenbeförderung während der Projektdauer an. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs können von der Trägerschaft des Pilotprojekts also auch verpflichtet werden, die Mobility-Pricing-Abgabe von Reisenden zu erheben, die sie während der Projektdauer befördern aufgrund von Fahrausweisen, die bereits vor Projektbeginn erworben wurden. Dies betrifft insbesondere Pauschalfahrausweise wie beispielsweise das Generalabonnement. Die Abgabepflicht soll nicht für Minderjährige gelten, welche das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Grund dafür ist, dass Minderjährige auch als Passagiere im motorisierten Individualverkehr nicht der Abgabepflicht unterstehen würden.

*Absatz 2:* Von der Abgabepflicht befreit sind insbesondere Blinde und Sehbehinderte, soweit sie mit einer entsprechenden Ausweiskarte im öffentlichen Nahverkehr gratis befördert werden. Gleiches gilt für Begleitpersonen, die mit einer Begleiterkarte unentgeltlich befördert werden.

*Art. 10 Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe*

Die Absätze 1 und 2 dieses Artikels entsprechen im Wortlaut dem Artikel 8. Entsprechend kann auf die Erläuterungen zu diesem Artikel verwiesen werden.

Absatz 3 bestimmt, dass vor Beginn des Pilotprojekts bestehende Tarifsenkungsmassnahmen für die Dauer des Projekts fortbestehen können. Verfolgen die Tarifsenkungsmassnahmen dasselbe Ziel wie die Mobility-Pricing-Abgabe (z.B. Tarifsenkungen in Randzeiten), sind sie ohnehin unproblematisch. Und wenn sie mit den Zielen der Abgabe nicht kompatibel sind, kann dies mit einer entsprechend erhöhten Mobility-Pricing-Abgabe ausgeglichen werden.

*Art. 11 Verbot von Tarifsenkungen*

Dass die geltenden Tarife während der Dauer eines Pilotprojekts nicht gesenkt werden dürfen, soll sicherstellen, dass die steuernde Wirkung der Mobility-Pricing-Abgabe nicht durch nachträgliche Tarifsenkungen konterkariert werden kann. Das Verbot betrifft nur Tarife für Fahrten, auf die eine Mobility-Pricing-Abgabe erhoben wird. Wird eine Mobility-Pricing-Abgabe beispielsweise nur auf Reisen zwischen 6 Uhr und 8 Uhr und zwischen 17 und 19 Uhr erhoben, so könnten auch während des Pilotprojekts in dessen Perimeter weiterhin Sparbillette ausgegeben werden, die zwischen 8 und 17 Uhr gelten.

*Art. 12 Anonyme Entrichtung der Mobility-Pricing-Abgabe*

So wie man am Billettautomaten unpersönlich Fahrausweise kaufen kann, muss es auch möglich sein, entsprechende Fahrausweise inklusive einer Mobility-Pricing-Abgabe zu entrichten. Gleiches gilt für Pauschalfahrausweisinhaber, die je nach Projektausgestaltung zusätzlich zum Abonnement pro Fahrt eine entsprechende Abgabe entrichten müssen.

*Art. 13 Weiterleitung der Einnahmen aus der Mobility-Pricing-Abgabe*

Den Transportunternehmen sollen durch die Erhebung der Mobility-Pricing-Abgabe keine zusätzlichen Kosten entstehen. Der Aufwand, der durch die Erhebung der Mobility-Pricing-Abgabe entsteht, soll deshalb von dem weiterzuleitenden Betrag abgezogen werden können.

*Art. 14 Grundsatz*

Damit die Einhaltung der Vorgaben nach diesem Gesetz sichergestellt werden kann, sowie zur Überprüfung der Beitragsgewährung, haben die Kantone das Pilotprojekt vor Erteilung der Bewilligung durch das UVEK genehmigen zu lassen.

*Art. 15 Machbarkeitsstudie*

Mit der Machbarkeitsstudie soll die Idee für das Pilotprojekt möglichst gut konkretisiert werden. Die Studie steht am Anfang des ganzen Projektes und ist in der «Initialisierungsphase» angesiedelt. Sie ist ein Instrument (im Sinne der Konkretisierung) und gleichzeitig eine Grundlage für die Entscheidung, ob und wie ein Projekt durchgeführt werden kann. Sie ist bereits richtungsweisend für die Durchführung und den Umfang eines Projekts. Mit einer Machbarkeitsstudie soll eine Entscheidungsgrundlage über die Durchführbarkeit eines Projektes geschaffen und gezielt vor Projekten gewarnt werden, deren Misserfolg absehbar ist (Chancen/Risiken, Erkenntnisgewinn, Kosten/Nutzen, etc.). Die Resultate der Machbarkeitsstudie sind auch Bestandteil des Gesuchs an das UVEK und dienen dazu aufzuzeigen, unter welchen Bedingungen die Durchführung eines Pilotprojekts möglich ist.

*Art. 16 Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojekts*

Die Aufzählung legt in nicht abschliessender Weise fest, welche Informationen die dem UVEK einzureichenden Unterlagen zwingend beinhalten müssen. Zum Teil sind die einzelnen Punkte der Aufzählung selbsterklärend, weshalb hier nur mehr auf einzelne Buchstaben eingegangen wird.

*zu Bst. a:* Hier sind die Aspekte gemäss Artikel 2 aufzuführen. Dabei ist darzulegen, welche spezifischen Erkenntnisgewinne mit dem geplanten Pilotprojekt erwartet werden.

*zu Bst. b:* Um die erwarteten verkehrlichen Wirkungen zu beschreiben, ist die vorherrschende Verkehrssituation möglichst detailliert anhand verschiedener Parameter quantitativ darzustellen. Ebenfalls darzustellen sind die Veränderungen, welche mit dem Pilotpro-

jekt beabsichtigt werden. Dabei können je nach Erfordernis auch Verkehrsmodellierungen zur Anwendung kommen. Die weiteren Wirkungen sind entweder quantitativ oder qualitativ zu beschreiben.

zu *Bst. c.*: Das Abgabesystem zeigt im Einzelnen auf, welche Mobility-Pricing-Abgabe, in welcher Höhe unter welchen Bedingungen bzw. Situationen zur Anwendung kommen. Weiter ist auch der Kreis der Abgabepflichtigen zu nennen.

zu *Bst. f.*: Es ist aufzuzeigen, mit welcher Technik die Abgabe erhoben werden soll und wie die Abgabenerhebung im Pilotprojekt beziehungsweise im Projektperimeter konkret umgesetzt wird. Dazu gehören insbesondere folgende Aspekte: Erhebungstechnologie, Erhebungsprozesse, Kontrolle und Ahndung, Vertrieb/Information, Datenfluss/Datenschutz.

zu *Bst. h.*: Die Kosten und deren Herleitung sind detailliert aufzuzeigen. Dabei sind die Kosten nach den einzelnen Phasen zu unterteilen, insbesondere nach der Projektierungsphase (für Vorstudien, Detailstudien etc.), Realisierungsphase (Umsetzung, Errichtung), Betriebsphase (Phase, während der die Abgabe erhoben wird), Evaluationsphase.

zu *Bst. i.*: Siehe dazu Artikel 22 des Erlassentwurfs sowie die Erläuterungen dazu. Hier ist aufzuzeigen, wie die Einnahmen im einzelnen Pilotprojekt verwendet werden sollen.

zu *Bst. j.*: Siehe dazu Artikel 19 des Erlassentwurfs sowie die Erläuterungen dazu. Hier ist konkret aufzuzeigen, wie das Monitoring und die Evaluation erfolgt.

zu *Bst. k.*: Für die Umsetzung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing werden, je nach Ausgestaltung des Projektes, Daten bearbeitet, die Rückschlüsse auf bestimmte oder bestimmbar Personen ermöglichen. Allenfalls ist es auch möglich, Bewegungsprofile von Fahrzeugen bzw. Personen zu erstellen. Den Datenschutzaspekten ist daher bei der Ausgestaltung der Pilotprojekte grosse Bedeutung beizumessen. Aus technischer bzw. organisatorischer Sicht kann der gesetzlich geforderte Datenschutz mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Mitteln gewährleistet werden, sofern in der Umsetzung insbesondere die Gebote der Transparenz, der Datenminimierung und der Speicherbegrenzung beachtet werden. Dem Datenschutz ist bereits bei der technischen Systemkonzeption Rechnung zu tragen (Privacy by design). Der Datenschutz wird bei diesem Ansatz nicht als «systemfremde und externe» Anforderung betrachtet, sondern vielmehr als eigene und vom System zu erfüllende Kernaufgabe. Um sicherzustellen, dass der Datenschutz ausreichend berücksichtigt wird, hat der Gesuchsteller einen Nachweis über die Konformität des Pilotprojekts mit dem Datenschutz zu erbringen. Dieser Nachweis ist dem UVEK vor Erteilung der Bewilligung einzureichen. Als Nachweis dient eine Bestätigung des oder der zuständigen kantonalen Datenschutzbeauftragten, dass das Projekt im Einklang mit den einschlägigen datenschutzrechtlichen Vorgaben steht. Da der Bund mit dieser Vorlage nur die Rahmenbedingungen festlegt und die Pilotprojekte durch die Gemeinden und Kantone realisiert werden, richtet sich der Datenschutz nach dem kantonalen Recht. Zur Sicherung der Datenschutzbedürfnisse ist es unabdingbar, dass die zuständige Datenschutzstelle von Beginn an in die Erarbeitung der Pilotprojekte eingebunden wird.

zu *Bst. m.*: Um die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten auch später allenfalls in einem grösseren oder schweizweiten Kontext anzuwenden, ist eine wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts angezeigt. Diese wissenschaftliche Begleitung ist zwingend und muss bei der Genehmigung durch das UVEK ausgewiesen sein. Es ist somit auszuweisen, wie und in welcher Form diese geforderte wissenschaftliche Begleitung im Pilotprojekt erfolgt.

#### *Art. 17 Prüfung und Genehmigung des Pilotprojekts*

*Absatz 1:* Pilotprojekte bezwecken einen Erkenntnisgewinn hinsichtlich der neuartigen Bepreisung der Mobilität. Sie sollen dem Gesetzgeber auch notwendige Grundlagen für eine allenfalls zukünftige Einführung einer definitiven Regelung verschaffen. Deshalb sind die Pilotprojekte sorgfältig auszuwählen und dahingehend zu überprüfen, ob sie die hier genannten Zwecke erfüllen und auch von gesamtschweizerischem Interesse sind. Das UVEK ist dabei auch angehalten, neue Pilotprojekte nur dann zu genehmigen, wenn sie gegenüber bereits bewilligten Projekten einen neuen beziehungsweise einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn versprechen. Es soll damit verhindert werden, dass sehr ähnliche oder gleiche Pilotprojekte durchgeführt werden, ohne dass damit ein Mehrwert geschaffen wird.

*Absatz 2:* Mit dieser Regelung, wonach kein Rechtsanspruch auf Genehmigung eines Pilotprojekts besteht, soll die Anzahl der Pilotprojekte eingeschränkt werden. Unter Respektierung der Tatsache, dass für eine neue permanente Mobility-Pricing-Abgabe im Strassenverkehr die Verfassungsgrundlagen fehlen, soll die Anzahl der Pilotprojekte begrenzt werden. Die effektive Anzahl soll im Ermessensspielraum des UVEK liegen. Dies ermöglicht ein situatives und bedürfnisorientiertes Handeln. Um aber vorliegend doch eine Grössenordnung zu vermitteln und um das Aufkommen von falschen Vorstellungen zu verhindern, wird angenommen, dass insgesamt etwa fünf Pilotprojekte in Frage kommen dürften.

#### *Art. 18 Bewilligung des Pilotprojekts*

*Absatz 1:* Es ist stufengerecht, wenn die Kantone Pilotprojekte auf ihrem Kantonsgebiet bewilligen. Verkehrliche und andere Auswirkungen des Pilotprojekts können sich auch über den eigentlichen Projektperimeter hinaus ergeben. Dies macht es notwendig, dass das Pilotprojekt mit dem Kanton abgestimmt ist und der Kanton entsprechend seine Bewilligung dazu erteilt.

*Absatz 2:* Pilotprojekte, die sich örtlich ausnahmsweise über das Gebiet von zwei oder mehreren Kantonen erstrecken, sind vom Kanton zu bewilligen, auf dessen Kantonsgebiet sich der Projektperimeter überwiegend befindet. Vor der Bewilligungserteilung ist das Einverständnis der übrigen betroffenen Kantone einzuholen. Das Verfahren ist in einem solchen Fall entsprechend zu koordinieren.

*Absatz 3:* Das Bewilligungsverfahren richtet sich nach kantonalem Recht. Falls nötig, sind seitens der Kantone die entsprechenden Bestimmungen zu erlassen, die ebenfalls die zuständigen Stellen für die Durchführung des Bewilligungsverfahrens innerhalb der kantonalen Verwaltung bezeichnen. Es ist zudem Sache des kantonalen Rechts, allfällige Einsprache- oder Beschwerdemöglichkeiten gegen die einzelnen Pilotprojekte vorzusehen.

#### *Art. 19 Monitoring und Evaluation*

*Absatz 1:* Ein Monitoring soll für die Dauer eines Pilotprojekts die Verkehrslage bzw. die mit dem Projekt indizierten verkehrlichen Veränderungen systematisch beobachten und erfassen, um damit unbeabsichtigte negative Folgewirkungen rasch zu erkennen und allenfalls die Projektausgestaltung anzupassen, wenn es die Situation erfordert. Das Monitoring ist dabei nicht nur auf den Projektperimeter zu beschränken, sondern je nach Ausgestaltung des Pilotprojekts und je Situation auch auf das nähere Verkehrseinzugsgebiet, welches über den Projektperimeter hinausgehen kann. Weiter stellt das Monitoring eine Grundlage für die Evaluation bereit.

*Absatz 2:* Die Evaluation hat den üblichen Standards gemäss «best practice» zu genügen. Der Artikel regelt, welche Aspekte in einem Evaluationsbericht enthalten sein müssen und damit, welche Vorkehrungen bereits vor Projektbeginn getroffen werden müssen, damit eine Evaluation erfolgreich durchgeführt werden kann.

#### *Art. 20 Weiterleitung der Daten an das UVEK*

Mit Artikel 20 soll die Weiterverwendung von anonymisierten Daten zu Forschungszwecken ermöglicht werden. Insbesondere sollen Daten, die bei der Umsetzung der Pilotprojekte bei den Trägerschaften anfallen, auch durch den Bund ausgewertet werden können.

#### *Art. 21 Beiträge des Bundes*

*Absatz 1:* Die aus den lokalen Pilotprojekten gewonnenen Erkenntnisse sind von gesamtschweizerischer Bedeutung, weshalb auch der Bund ein Interesse an den Evaluationsergebnissen hat. Brauchbare Erkenntnisse können jedoch nur aus qualitativ gut evaluierten Projekten gewonnen werden. Entsprechend sind die Evaluationen sowie die Erstellung der darauf gründenden Berichte mit relativ hohen Kosten verbunden. Es rechtfertigt sich daher, dass sich der Bund in beschränktem Mass an diesen Kosten beteiligt. Anrechenbar sind die effektiven Kosten für die Projektierung (bspw. Erstellung von Vorstudien, Konzepten, Plänen) sowie für die Evaluation und die Erstellung des Evaluationsberichts. Vom Beitrag des Bundes ausgeschlossen sind hingegen die Kosten des Monitorings, diese sind Gegenstand der Betriebsphase, d.h. sie fallen in der Zeit an, während der die Abgabe erhoben wird. Die Beteiligung des Bundes wird auf 60 Prozent und auf höchstens zwei Millionen Franken pro Pilotprojekt begrenzt. Diesen Betrag übersteigende Kosten sind von der Trägerschaft zu tragen. Für den Fall, dass die Anzahl der Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen, hat das UVEK gemäss Artikel 13 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 eine Prioritätenordnung für die Genehmigung der Pilotprojekte bzw. für die Ausrichtung der gestützt auf diese Genehmigung gewährten Beiträge zu erstellen.

*Absatz 2:* Die Modalitäten der Beitragsgewährung werden nach der Genehmigung der Pilotprojekte mit einem Subventionsvertrag zwischen der Trägerschaft und dem UVEK geregelt.

#### *Art. 22 Verwendung der Einnahmen aus der Abgabenerhebung*

*Absatz 1:* Mit der probeweisen Einführung von Mobility-Pricing-Abgaben werden auch Einnahmen generiert. Diese Einnahmen dienen zur Deckung der im Zusammenhang mit der Projektrealisierung entstandenen Kosten, insbesondere der Kosten, welche direkt mit der Abgabenerhebung entstehen.

*Absatz 2:* Allfällige Einnahmenüberschüsse (Nettoeinnahmen) stehen der Trägerschaft eines Pilotprojekts zu. Diese ist in der Mittelverwendung jedoch nicht völlig frei, hat aber doch einen grossen Ermessensspielraum. Vorgesehen ist eine Zweckbindung der Nettoeinnahmen für die Belange des Verkehrs, aber mit einer deutlich erweiterten Zweckbestimmung als es andere Verkehrserlasse des Bundes vorsehen. So sind die Mittel für Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet der Projektträgerschaft einzusetzen. Darunter fallen Investitionsmassnahmen für sämtliche Verkehrsträger, aber auch Betriebskosten verkehrlicher Einrichtungen. Die auf kantonaler oder lokaler Ebene erzielten Einnahmenüberschüsse können auch für die Reduktion von Verkehrsabgaben im Gebiet, wo ein Pilotprojekt durchgeführt wird, dienen. Verkehrssysteme, sei es im öffentlichen oder im privaten Verkehr, machen in einer von Agglomerationen geprägten, urbanen Schweiz nicht vor Gemeinde- und/oder Kantonsgrenzen halt. Entsprechend sollen die Einnahmen auch für die Belange des Verkehrs ausserhalb des Projektperimeters, das heisst im ganzen Verkehrseinzugsgebiet, verwendet werden können. Mit dem Begriff des Verkehrseinzugsgebiets soll eine regionalgeografisch ganzheitliche und gleichzeitig fokussierte Mittelverwendung ermöglicht werden. Diese weite Zweckbindung dürfte einen wichtigen Faktor für die politische Akzeptanz eines Pilotprojekts darstellen, indem der Bevölkerung dargelegt werden kann, dass ihr die Mobility-Pricing-Abgabe neben der verkehrssteuernden Wirkung auch sonst für verkehrliche Belange zugutekommt und nicht zur Finanzierung des allgemeinen Budgets verwendet wird. Im Konzeptbericht Mobility-Pricing des Bundesrats aus dem Jahr 2016 werden sieben Grundprinzipien zur Ausgestaltung von Mobility-Pricing genannt, darunter das Prinzip der «Kompensation». Dieses besagt, dass insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden soll. Dieses Prinzip dürfte bei der Durchführung von Pilotprojekten nur schwer umsetzbar sein, da diese lokal begrenzt sind und damit das geltende Abgabesystem (motorisierter Individualverkehr) beziehungsweise Tarifsysteem (öffentlicher Verkehr) für den Rest der Schweiz nach wie vor zu Anwendung kommt. Eine probeweise Umsetzung wäre sehr komplex, es würden Abgrenzungsprobleme entstehen und sie wäre mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.

#### *Art. 23 Finanzielle Beteiligung des Bundes*

Neben Pilotprojekten mit Abgabepflicht sollen auch Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme mit Bundesbeiträgen unterstützt werden können. Derartige Projekte können wichtige Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Steuerung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens mit differenzierten Preissystemen liefern. Solche Erkenntnisse sind ebenfalls von gesamtschweizerischem Interesse und können eine wichtige Grundlage für eine allenfalls spätere Einführung von Mobility-Pricing bilden. Auch hier hat das UVEK gemäss Artikel 13 des Subventionsgesetzes eine Prioritätenordnung zu erstellen, falls die Anzahl der Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen.

#### *Art. 24 Beitragsberechtigte*

Da es sich hierbei um Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme handelt, kommen als Gesuchsteller neben der öffentlichen Hand auch Unternehmen und Organisationen des privaten und öffentlichen Rechts in Frage.

#### *Art. 25 Gesuch um finanzielle Beteiligung des Bundes*

Die Aufzählung legt in nicht abschliessender Weise fest, welche Informationen die Unterlagen zwingend beinhalten müssen. Zum Teil sind die einzelnen Punkte der Aufzählung selbsterklärend, weshalb hier nur mehr auf einzelne Buchstaben eingegangen wird.

*zu Bst. a:* Hier ist darzulegen, welche Aspekte gemäss Artikel 2 untersucht werden, wobei für das einzelne Pilotprojekt näher zu spezifizieren ist, welche Thesen beziehungsweise Fragestellungen untersucht werden sollen.

*zu Bst. b:* Um den zu erwartenden Erkenntnisgewinn bzw. die Neuartigkeit der Erkenntnisse beurteilen zu können, ist der aktuelle Stand der Forschung zur untersuchenden Fragestellung zu dokumentieren und aufzuzeigen, welche Forschungslücken mit dem Pilotprojekt geschlossen werden sollen.

zu Bst. c: Hier ist aufzuzeigen, wie das zu untersuchende Anreiz- bzw. Preissystem ausgestaltet ist. Das zur Anwendung gelangende System klärt insbesondere, was beziehungsweise wer, wo in welchem Umfang und wie bepreist wird.

zu Bst. d: Hinsichtlich der im jeweiligen Pilotprojekt anzuwendenden Methodik, dem Lösungsansatz und dem Untersuchungsdesign bestehen grossen Freiheiten. Die genannten drei Aspekte sind abhängig vom Ziel des Pilotprojekts und der zu untersuchenden Frage. Hier gilt es, zu den einzelnen genannten Aspekten konkrete und verbindliche Angaben zu machen, wie das Pilotprojekt effektiv durchgeführt und mit welchen technischen Hilfsmitteln es umgesetzt wird, wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer rekrutiert werden und wie sichergestellt wird, dass eine der Fragestellung entsprechend adäquate und repräsentative Stichprobe erreicht werden kann.

zu Bst. g: Die Kosten und deren Herleitung sind detailliert aufzuzeigen. Dabei sind die Kosten nach den einzelnen Phasen zu unterteilen, insbesondere nach der Projektierungsphase (für Vorstudien, Detailstudien etc.), Realisierungsphase, Betriebsphase, Evaluationsphase.

zu Bst. i: Siehe dazu Artikel 28 des Erlassentwurfs sowie die Erläuterungen dazu. Hier ist konkret aufzuzeigen, wie die Evaluation erfolgt.

zu Bst. j: Um die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten auch später allenfalls in einem grösseren oder schweizweiten Kontext anzuwenden, ist eine wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts angezeigt. Diese wissenschaftliche Begleitung ist zwingend und muss bei der Genehmigung durch das UVEK ausgewiesen sein. Es ist somit auszuweisen, wie und in welcher Form diese geforderte wissenschaftliche Begleitung im Pilotprojekt erfolgt.

zu Bst. k: Es ist aufzuzeigen, wie dem Datenschutz im Pilotprojekt Rechnung getragen wird.

#### Art. 26 *Prüfung der Pilotprojekte*

Pilotprojekte sollen einen Erkenntnisgewinn hinsichtlich der neuartigen Bepreisung der Mobilität liefern. Sie sollen dem Gesetzgeber auch notwendige Grundlagen für eine allenfalls zukünftige Einführung von definitiven Regelungen verschaffen. Deshalb sind nur Pilotprojekte vom Bund finanziell zu unterstützen, welche die hier genannten Zwecke erfüllen und auch von gesamtschweizerischem Interesse sind. Das UVEK ist dabei auch angehalten, neue Pilotprojekte nur zu genehmigen, wenn diese im Vergleich zu bereits bewilligten Projekten einen neuen beziehungsweise zusätzlichen Erkenntnisgewinn versprechen. Es soll damit verhindert werden, dass sehr ähnliche oder gleiche Pilotprojekte durchgeführt werden, ohne dass damit ein Mehrwert geschaffen wird.

#### Art. 27 *Höhe des Bundesbeitrages*

*Absatz 1:* Die Beiträge des Bundes sollen, beschränkt auf 60 Prozent, jedoch höchstens zwei Millionen Franken pro Pilotprojekt, einerseits zur Deckung der effektiv anfallenden Projektkosten (insbesondere Personalkosten für Planung, Durchführung, Evaluation oder Kosten für die technische Umsetzung) und andererseits als finanzieller Anreiz für die Projektteilnehmerinnen und -teilnehmer dienen.

*Absatz 2:* Die Modalitäten der Beitragsgewährung werden nach der Genehmigung eines Pilotprojekts, gleich wie bei den Beiträgen nach Artikel 21 Absatz 2, mit einem Subventionsvertrag zwischen dem Gesuchsteller und dem UVEK geregelt.

*Absatz 3:* Mit dieser Bestimmung soll die Anzahl der vom Bund finanziell unterstützten Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme beschränkt werden. Ein Rechtsanspruch auf einen Bundesbeitrag besteht deshalb nicht. Dies ermöglicht ein situatives und bedürfnisorientiertes Handeln. Um eine Grössenordnung zu vermitteln und um das Aufkommen von falschen Vorstellungen zu verhindern, wird angenommen, dass insgesamt etwa fünf Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme vom Bund mitfinanziert werden dürften.

#### Art. 28 *Evaluationsbericht*

Die Evaluation hat den üblichen Standards gemäss «best practice» zu genügen. Der Artikel regelt, welche Aspekte in einem Evaluationsbericht enthalten sein müssen und damit, welche Vorkehrungen bereits vorgängig zu Beginn der Pilotprojekte getroffen werden müssen, damit eine Evaluation erfolgreich durchgeführt werden kann. Im Unterschied zu den Pilotprojekten mit Abgabepflicht wird bei den Projekten mit freiwilliger Teilnahme auf die Vorgabe verzichtet, ein Monitoring einzurichten. Solche Pilotprojekte sind, wie beschrieben, nur für kleinere Gruppen gedacht und wirken sich nicht auf das effektive Verkehrsgeschehen aus, weshalb ein Projektmonitoring nicht zwingend ist. Auch hinsichtlich den sogenannten Auswirkungen unterscheiden sich die Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme von jenen mit einer Abgabepflicht, weshalb bei Buchstabe b der Begriff «Ergebnisse» verwendet wird, weil sie sich nicht auf das effektive Verkehrsgeschehen und auf Aspekte wie die Umwelt oder die Wirtschaft effektiv auswirken.

#### Art. 29 *Weiterleitung der Daten an das UVEK*

Es handelt sich hier um eine analoge Bestimmung zu Artikel 20. Entsprechend kann auf die Erläuterungen zu diesem Artikel verwiesen werden.

#### Art. 30 *Referendum und Inkrafttreten*

Das Gesetz untersteht gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe a BV dem fakultativen Referendum. Aufgrund der fehlenden Verfassungsgrundlage ist die Geltungsdauer des Gesetzes zudem zu befristen. Eine Befristung auf zehn Jahre scheint hier angemessen zu sein.

## **3 Auswirkungen**

### **3.1 Auswirkungen auf den Bund**

#### **3.1.1 Finanzielle Auswirkungen**

Der Bund leistet Beiträge an die Projektierung und Evaluation der Pilotprojekte mit Abgabepflicht im Umfang von maximal zwei Millionen Franken pro Projekt. Bei fünf Pilotprojekten fallen somit Bundesbeiträge von höchstens zehn Millionen Franken an.

Weiter unterstützt der Bund Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme mit Bundesbeiträgen. Bei maximal fünf Pilotprojekten mit einem maximalen Bundesbeitrag von zwei Millionen Franken entstehen somit für den Bund höchstens zehn Millionen Franken an Mehrausgaben.

Insgesamt ist während der zehnjährigen Dauer des Gesetzes mit Mehrausgaben von 20 Millionen Franken und durchschnittlich 2 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. In welchem Zeitrahmen die Ausgaben anfallen, ist noch offen. Die Projektierungskosten fallen zu Beginn eines Pilotprojekts an, die Evaluationskosten hauptsächlich am Ende des Pilotprojekts. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Pilotprojekte mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten realisiert werden. Deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt eine Angabe über den Mittelbedarf im zeitlichen Verlauf nicht möglich.

### **3.1.2 Personelle Auswirkungen**

Die mit dem Vorschlag verbundenen Arbeiten auf Bundesebene sollen mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewältigt werden. Die Vorlage hat für den Bund deshalb keine personellen Auswirkungen.

### **3.1.3 Andere Auswirkungen**

Andere Auswirkungen auf den Bund sind vorliegend nicht zu erwarten.

## **3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete**

Die Vorlage hat auf die Gesamtheit aller Kantone und Gemeinden keine direkten Auswirkungen. Das Gesetz ermöglicht zwar die Durchführung von Pilotprojekten, es besteht diesbezüglich aber keine Verpflichtung für das Gemeinwesen. Es sind daher nur diejenigen Kantone und Gemeinden betroffen, die ein Pilotprojekt durchführen möchten. Es handelt sich zudem um eine eng begrenzte Zahl von Projekten, weshalb nur wenige Kantone und Gemeinden effektiv betroffen sind.

## **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Die Auswirkungen auf die Wirtschaft wurden anhand des Formulars «Quick-Check» zur Regulierungsfolgeabschätzung durchgeführt. Das Vorhaben hat nur eine geringe oder keine Relevanz auf die Prüfpunkte. Im Einzelnen können keine konkreten Aussagen gemacht werden, da zurzeit nicht bekannt ist, wo und wie viele Pilotprojekte durchgeführt werden und wie diese ausgestaltet sind. Die aus den Pilotprojekten resultierenden volkswirtschaftlichen Effekte für die ganze Schweiz dürften wegen der engen örtlichen und zeitlichen Begrenzung der einzelnen Pilotprojekte vernachlässigbar sein.

Mit den Pilotprojekten sollen bestehende Verkehrsprobleme mittels neuer Bepreisungsformen behoben werden. Entsprechend wird von den Projekten ein positiver verkehrlicher Effekt erwartet, was sich auch positiv auf Wirtschaft und Gesellschaft auswirken sollte.

Kommt ein Pilotprojekt zustande, können die effektiven Auswirkungen ermittelt und mit den Prognosen/Erwartungen verglichen werden. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Steuerungswirkung mit der entsprechenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, dann aber auch mögliche Synergieeffekte wie beispielsweise die Reduktion der verkehrlichen Umweltbelastung. Die Auswirkungen lassen sich zum heutigen Zeitpunkt nicht quantifizieren. Die Wirkung wird je nach Situation und Ausgestaltung eines Projekts verschieden ausfallen.

## **3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Die im Zusammenhang mit den Pilotprojekten zu erwartende temporäre Verbesserung von örtlich begrenzten Verkehrsproblemen dürfte in der Summe auch positive Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft haben. Auch hier kann die Wirkung je nach Situation und Ausgestaltung des Projektes unterschiedlich ausfallen. Die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens über Preise können für einzelne Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer jedoch auch zu höheren Kosten führen, was aber systembedingt unverzichtbar ist. Mit höheren Preisen einher gehen kann aber auch die Verbesserung der Verkehrssituation, so dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer letztendlich per Saldo einen positiven Nutzen ziehen können.

## **3.5 Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Vorlage ist nicht in erster Linie als Umweltschutzmassnahme konzipiert. Jedoch können die mit Pilotprojekten zu Mobility-Pricing einhergehenden Verhaltensänderungen positive Auswirkungen auf die Umwelt haben. Zu denken ist hier insbesondere an Verbesserungen der Luftqualität und der Lärmimmissionen sowie an die Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch die Verflüssigung des Verkehrs.

# **4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu Strategien des Bundesrates**

## **4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 29. Januar 2020<sup>7</sup> zur Legislaturplanung 2019–2023 noch im Bundesbeschluss vom 21. September 2020<sup>8</sup> über die Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt. Die Arbeiten der zweiten Etappe zu Mobility-Pricing

<sup>7</sup> BBl 2020 1777

<sup>8</sup> BBl 2020 8385

wurden erst Ende 2019 abgeschlossen, so dass die Überlegungen zur Durchführung von Pilotprojekten nach der Erarbeitung der Legislaturplanung einsetzen.

## 4.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrates

In der Botschaft vom 29. Januar 2020<sup>9</sup> des Bundesrats zur Legislaturplanung 2019–2023 werden Ziel und Strategie des Bundesrat zum Verkehr aufgeführt (Ziel 6). Demnach sorgt die Schweiz für zuverlässige und solid finanzierte Verkehrs- und IKT-Infrastrukturen. Ein wesentlicher wirtschaftlicher Erfolgsfaktor liegt gemäss Bundesrat in einer effizienten, flächendeckenden und verlässlichen Verkehrs- und IKT-Infrastruktur. In der Legislaturperiode 2019–2023 wie auch darüber hinaus ist mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl und mit einem wachsenden Bedürfnis nach Mobilität und Kommunikationstechnologien zu rechnen. Eine kontinuierliche Modernisierung der bestehenden Infrastruktur sowie bedürfnisgerechte Ausbauschritte sind daher erforderlich. Dabei muss den wachsenden Ansprüchen an Leistungsfähigkeit, Finanzierbarkeit und Sicherheit angemessen Rechnung getragen werden.

Der Bundesrat sieht zudem in der Digitalisierung die Möglichkeit, die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur effizienter und gleichmässiger auszugestalten, und damit integrierten Mobilitätslösungen den Weg zu bereiten. Der vorliegende Vorschlag für ein Gesetz für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing ist ein Ansatz, um neue Wege zu finden, damit auch künftig die Leistungsfähigkeit sowie Effizienz der Verkehrsinfrastrukturen aufrechterhalten oder gar erhöht werden kann.

Die aktuelle Fassung des Sachplans Verkehrs Teil Programm von 2006 hält in den Entwicklungsstrategien fest, dass der Bund die Wirksamkeit des Nachfragemanagement, wie die Lenkung durch preisliche Massnahmen zur Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturen prüft.<sup>10</sup> Der Teil Programm befindet sich zur Zeit in Überarbeitung. Der Entwurf des Sachplans Verkehr Teil Programm sieht in den Entwicklungsstrategien vor, dass Bund, Kantone und Gemeinden die Verkehrsnachfrage räumlich und zeitlich lenken. Es wird festgehalten, dass der Bund Rahmenbedingungen zur Lenkung der Verkehrsnachfrage schafft und Kantone und Gemeinden wie auch Privat ermutigt, entsprechende Massnahmen anzuwenden.<sup>11</sup>

## 5 Rechtliche Aspekte

### 5.1 Verfassungsmässigkeit

Der Bund verfügt in den Bereichen des Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs über eine umfassende Gesetzgebungskompetenz (Art. 82 und 87 BV). Eine differenzierte Ausgestaltung des Tarifsystems für die Nutzung der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs auf Verfassungsstufe ist nicht ausgeschlossen (Art. 81a Abs. 2 BV). Die Norm räumt jedoch weder dem Bund noch den Kantonen die Kompetenz ein, zusätzlich zu einem Fahrschein eine Abgabe zu erheben. Für die öffentlichen Strassen hält Artikel 82 Absatz 3 BV fest, dass für deren Benützung keine Gebühren erhoben werden dürfen. Der Bundesversammlung ist es vorbehalten, Ausnahmen zu bewilligen (zur Tragweite dieser Kompetenz, vgl. Ziff. 5.1.1).

Aufgrund der stetig zunehmenden Mobilität kommt die Verkehrsinfrastruktur an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten an ihre Grenze. Der Boden und die finanziellen Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind jedoch beschränkt. Mobility-Pricing-Abgaben zur Beeinflussung des Verkehrs könnten ein Instrument sein, um die bestehenden Infrastrukturen gleichmässiger auszulasten und Steuergelder zu sparen. Bevor Mobility-Pricing-Abgaben schweizweit eingeführt und hierfür die notwendigen Rechtsgrundlagen auf Stufe Verfassung und Gesetz geschaffen werden, ist es von allgemeinem öffentlichen Interesse, die Wirkung dieses Instruments versuchsweise zu testen. Um Erfahrungen zur Funktionsweise, Wirksamkeit und Akzeptanz dieses Instruments zu gewinnen, sind praktische Erprobungen zwingend notwendig. Mittels wenigen gezielten Pilotprojekten, die zeitlich und örtlich klar begrenzt sind, sollen die nötigen Erkenntnisse gesammelt werden, um eine solide Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Diese Ergebnisse kommen der gesamten Bevölkerung zu Gute. Die Trägerschaften (Kantone und Gemeinden) sind nicht verpflichtet, an einem Pilotprojekt mitzumachen. Die Erhebung einer Mobility-Pricing-Abgabe stellt ausserdem keinen schweren Grundrechtseingriff dar. Das vorgeschlagene befristete Gesetzgebungsprojekt für die Durchführung von Pilotprojekten wird auf Artikel 173 Absatz 2 BV gestützt (zur Form des Bundesgesetzes für die Versuchsregelung, vgl. unten Ziffer 5.1.2). Eine definitive Einführung von Mobility-Pricing-Abgaben erfordert eine Änderung der Verfassung und die Schaffung der entsprechenden Rechtsgrundlagen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe.

#### 5.1.1. Die Tragweite von Artikel 82 Absatz 3 zweiter Satz der Bundesverfassung

Artikel 82 Absatz 3 BV erklärt die Benützung von Strassen für gebührenfrei. Gemäss Satz 2 dieses Absatzes kann die Bundesversammlung Ausnahmen bewilligen. Die Bundesversammlung hat bisher eine einzige Ausnahme vom Prinzip der Gebührenfreiheit für die Benutzung der Strasseninfrastruktur beschlossen. Diese betrifft den Grenztunnel zwischen der Schweiz und Italien unter dem Grosse St. Bernhard. Weitere Fälle, welche der Bundesrat der Bundesversammlung zum Entscheid unterbreiten wollte, kamen aus diversen Gründen nicht zur Behandlung, insbesondere, weil Projekte in Genf (Traversée de la Rade) und in der Stadt Bern (Schanzentunnel) in Volksabstimmungen gescheitert waren. Aus dem einzigen Anwendungsfall eine Praxis zu Artikel 82 Absatz 3 BV ableiten zu wollen, ist nicht zielführend.

Der zweite Satz von Artikel 82 Absatz 3 BV räumt den Eidgenössischen Räten die Kompetenz ein, Ausnahmen von der Gebührenfreiheit für einzelne, bestimmte Bauwerke oder einzelne, bestimmte Strecken zu beschliessen. Diese Kompetenz erstreckt sich aber nicht auf Ausnahmen im Sinne einer flächigen Gebührenerhebung für ganze Regionen, Städte oder Gemeinden oder auf Ausnahmen von der Gebührenfreiheit für einen gewissen Zeitraum. Die Einführung von Gebühren für die Benützung von öffentlichen Strassen beispielsweise in Städten, analog den ausländischen Beispielen (vgl. Ziff. 1.5), ist damit durch den Verfassungstext von Artikel 82 Absatz 3 nicht gedeckt.

<sup>9</sup> BBl 2020 1777

<sup>10</sup> UVEK, Sachplan Verkehr Teil Programm vom 26. April 2006; S. 17. [www.ave.admin.ch](http://www.ave.admin.ch) > Raumentwicklung und Raumplanung > Strategie und Planung > Konzepte und Sachpläne > Sachpläne des Bundes > Verkehr > Teil Programm

<sup>11</sup> UVEK Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr Teil Programm, Entwurf für die Anhörung vom 15. September 2020; S. 34. [www.ave.admin.ch](http://www.ave.admin.ch) > Raumentwicklung & Raumplanung > Strategie & Planung > Konzepte und Sachpläne > Sachpläne des Bundes > Verkehr > Teil Programm > SVTP Anhörung und Mitwirkung

### **5.1.2. Durchführung von Pilotprojekten auf der Grundlage eines Bundesgesetzes**

Die Durchführung von Pilotprojekten auf der Grundlage eines befristeten Bundesgesetzes stützt sich auf folgende Überlegungen:

Die Schaffung einer Versuchsregelung ist im Bereich Mobility-Pricing zweckmässig, denn nur über diesen Weg können solide Entscheidungsgrundlagen für eine definitive Umsetzung beschafft werden (Bedarf und Eignung). Die Regelungen um Pilotprojekte zu ermöglichen werden durch den Bundesrat grundsätzlich auf dem Weg von befristeten Verordnungen festgelegt, wenn der allfällige spätere definitive Erlass auf Gesetzesstufe anzusiedeln wäre, es sei denn, dass mit einer Versuchsregelung vom Gesetz abgewichen wird. Solche befristeten Verordnungen sind von Kontrollen und Wirkungsevaluationen zu begleiten. Diese sollen Antworten auf die Fragen geben, ob und wie im Anschluss an eine Testphase gesetzgeberisches Handeln sinnvoll und nötig ist. Forschung und Tests dürfen jedoch nicht Vorwand für staatliches Handeln ohne ausreichende Rechtsgrundlage werden. Es besteht sonst ein gewisses Risiko, dass der Bundesrat auf diesem Weg teilweise die Kompetenzen des Parlaments aushebelt. Aufgrund der vorliegenden singulären Umstände insbesondere im Bereich des Verkehrs (vgl. oben Ziff. 5.1) ist ausnahmsweise die Schaffung eines befristeten Bundesgesetzes, welches dem fakultativen Referendum untersteht, angezeigt (siehe dazu die Einschätzung des Bundesamtes für Justiz aus dem Jahr 2005 in: Einführung eines Road Pricing, Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz in Erfüllung des Postulats 04.3619 KVF Nationalrat vom 16.11.2004, Anhang 2).

Ein solches Gesetz trägt zur demokratischen Legitimation einer zeitlich befristeten Abgabenerhebung auf öffentlichen Strassen und im öffentlichen Verkehr in geografisch abgegrenzten Gebieten (Gemeinden, Agglomerationen oder Kantone) bei. Das Gesetz ermöglicht den potentiellen Trägerschaften die Durchführung unterschiedlicher Projekte und lässt ihnen hierfür den notwendigen Freiraum. Dennoch wird der Handlungsspielraum für mögliche Pilotprojekte durch das vorgeschlagene Rahmengesetz klar abgesteckt.

### **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Die internationalen Verpflichtungen der Schweiz im Bereich des Strassenverkehrs und im Bereich des öffentlichen Verkehrs ergeben sich in erster Linie aufgrund des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen). Da Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zwingend vom Geltungsbereich ausgenommen sind, werden die Bestimmungen im Landverkehrsabkommen zur Erhebung von Gebühren im schweren Güterverkehr (LSVA) nicht tangiert. Die Vorlage steht somit nicht im Widerspruch zu internationalen Verpflichtungen der Schweiz. In der Frage der Gebührenerhebung für die Benützung der öffentlichen Strassen sowie der Tariffestlegung im öffentlichen Verkehr sind die Staaten autonom.

### **5.3 Erlassform**

Die Vorlage ist als befristetes Bundesgesetz ausgestaltet, welches dem fakultativen Referendum untersteht (vgl. dazu auch Ziff. 5.1.2).

### **5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Die Ausgabenbremse dient der Disziplinierung des Bundes in seiner Ausgabenpolitik. Die Bundesversammlung muss Ausgaben ab einer gewissen Höhe mit qualifiziertem Mehr beschliessen. Gemäss Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b der Bundesverfassung ist die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte erforderlich für Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen. Diese Beträge werden bei den maximal vorgesehenen Pilotprojekten (fünf Projekte mit Abgabepflicht und fünf Projekte mit freiwilliger Teilnahme) vorliegend nicht überschritten (vgl. Ziff. 3.1.1), weshalb die im Rahmen dieser Vorlage vorgesehenen Bundesbeiträge nicht der Ausgabenbremse zu unterstellen sind.

### **5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes**

Die Beiträge des Bundes an die Gesuchsteller nach den Artikeln 21 und 27 des Gesetzesentwurfs stellen Subventionen dar. Aus diesem Grund sind die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 anwendbar. Die Grundsätze des Subventionsgesetzes werden mit den vorgeschlagenen Bestimmungen nicht in Frage gestellt.

### **5.6 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen**

Es werden keine Rechtssetzungsbefugnisse delegiert. Die Vorlage ist als Rahmengesetz konzipiert. Allfällige Trägerschaften sind an die festgelegten Bestimmungen gebunden. Es ist allerdings explizit Sinn der Vorlage, allfällige Pilotprojekte in verschiedenster Ausgestaltung durchzuführen zu können. Das ermöglicht den Kantonen, die Regeln für ein konkretes Projekt, abgesehen von den festgelegten Rahmenbedingungen, selber zu gestalten.

Die Umsetzung der Vorlage dürfte indessen bedingen, dass die von Pilotprojekten betroffenen Kantone, und eventuell Gemeinden selbst, auf ihrer Stufe die entsprechenden Rechtsgrundlagen schaffen müssen. Das ist aber nicht Sache des Bundesgesetzgebers.

### **5.7 Datenschutz**

Die Umsetzung von Pilotprojekten im Rahmen dieser Vorlage ist je nach gewählter Erfassungstechnologie datenschutzrechtlich heikel. Zuständig für die Einhaltung des Datenschutzes sind in erster Linie die Gesuchsteller bzw. Trägerschaften selber. Damit sichergestellt werden kann, dass ein Pilotprojekt den datenschutzrechtlichen Vorgaben genügt, muss dem UVEK vor der Genehmigung ein Nachweis über die Konformität des Projekts mit dem Datenschutz vorgelegt werden (vgl. Art. 16 Bst. k und Art. 25 Bst. k

des Gesetzesentwurfes). Weiter wird Reisenden im Bereich des öffentlichen Verkehrs das Recht eingeräumt, die Abgabe anonym, namentlich mit einem unpersönlichen Fahrausweis zu entrichten.